Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/3766

Sachgebiet 923

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (IV/1) – 680 70 – E – Kr 10/72

Bonn, den 18. September 1972

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
h i e r : Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 werden als Anlage die Vorschläge der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen

eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

übersandt.

Die Vorschläge sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 17. August 1972 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorschlägen ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihren Vorschlägen übermittelte Begründung beigefügt.

Brandt

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1
Postfach 821, Goethestraße 56, Telefon 6 35 51

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Bedingungen für den Kraftfahrzeugverkehr im gesamten Gebiet der Gemeinschaft müssen mit allen Mitteln verbessert werden.

Jede echte gemeinsame Verkehrspolitik muß Maßnahmen einschließen, die geeignet sind, die Bedingungen für den Fluß, die Regelmäßigkeit, die Flüssigkeit und die Sicherheit des Verkehrs zu verbessern.

Infolge der ständigen Zunahme der Zahl und der Häufigkeit der Unfälle im Straßenverkehr entstehen der Allgemeinheit wachsende Kosten.

Es ist wünschenswert, eine umfassende gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine zu fördern, um zur Lösung der Probleme im Zusammenhang mit der Verkehrsfreiheit und des Niederlassungsrechts im Verkehr beizutragen; ein einheitliches Verfahren bei der Ausstellung gleicher, im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten gültiger Führerscheine kann diese gegenseitige Anerkennung ermöglichen.

Die Harmonisierung der Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet ist ein nicht unbeachtlicher Faktor bei der Suche nach einer Lösung für das Problem der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr.

Unter allen möglichen Maßnahmen muß zunächst darauf geachtet werden, daß die Ausbildung des Benutzers durch die Schaffung solcher Voraussetzungen verbessert wird, die es ihm erlauben, den Führerschein nach einer angemessenen theoretischen und praktischen Vorbereitung zu erwerben und so umfassend wie möglich über seinen eigenen Gesundheitszustand und die etwaigen Gefahren, die das von ihm zu benutzende Fahrzeug mit sich bringt, unterrichtet zu sein.

Daher ist es erforderlich, die Bedingugen für die Erteilung der Führerscheine zu verschärfen; die Erteilung muß nach einheitlichen Bedingungen erfolgen, um die Einführung einer Fahrerlaubnis zu ermöglichen, die für das gesamte Gebiet der Gemeinschaft gültig ist; zu diesem Zweck sind Bedingungen hinsichtlich des Alters und der körperlichen Befähigung sowie die vorherige Aneignung theoretischer Grundkenntnisse über die Straßenverkehrsordnung, die Verkehrsregeln und die Straßensignalisation, die Straßenmarkierung, die Struktur und die wichtigsten Fuktionen des Fahrzeugs und seiner Ausrüstung vorzusehen.

Es ist zweckmäßig dem Anfänger während einer gewissen Zeit zur Auflage zu machen, unter bestimmten einschränkenden Bedingungen am Verkehr teilzunehmen und am Fahrzeug ein Erkennungszeichen mitzuführen, das ihn allgemein als Anfänger ausweist.

Es ist wesentlich, daß die körperliche Befähigung des Inhabers einer Fahrerlaubnis in regelmäßigen Zeitabständen kontrolliert wird, so daß die Fahrerlaubnis des Inhabers aufgehoben oder entzogen werden kann, falls seine körperliche Befähigung den Mindestanforderungen nicht mehr genügt.

Die Schaffung nationaler Karteien, in denen die Sanktionen mit Ausnahme von Übertretungen systematisch erfaßt werden, kann dazu beitragen, daß gegen rückfällige Verkehrssünder stärker vorgegangen werden kann; die nationalen Karteien können später die Grundlage für eine europäische Kartei bilden.

Jeder Mitgliedstaat muß in der Lage sein, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Führerscheins aufzuheben, falls der Inhaber dieses Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet einen Verstoß begeht, der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates zur Aufhebung oder Entziehung des Führerscheins führt; die materiellen Voraussetzungen für diese Aufhebung müssen geschaffen werden; ferner muß dem Inhaber die Garantie gewährt werden, daß er sich in einer der Sprache der Gemeinschaft äußern kann, falls ihm in einem Staat, der nicht die Fahrerlaubnis erteilt hat, eine Aufhebung der Fahrerlaubnis angedroht wird –

HAT FOLGENDE RICHLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand, Zeitpunkt des Inkrafttretens

Ab 1. Januar 1974 erteilen die Mitgliedstaaten gemäß den in dieser Richtlinie festgesetzten Bedingungen die Erlaubnisse zum Führen von Kraftfahrzeu-

gen. Die so erteilten Führerscheine berechtigen im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten, und zwar sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr, zum Führen der Fahrzeugklassen, für die sie gelten, ohne Rücksicht auf den normalen Wohnsitz des Fahrers und den Staat, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind.

Artikel 2

Muster

Die in Artikel 1 genannten Führerscheine entsprechen dem in Anhang I widergegebenen Muster; die hand- oder maschinengeschriebenen Eintragungen sowie alle sonstigen Eintragungen auf dem Blatt Nr. ..... des im Anhang wiedergegebenen Musters müssen in französischer und in englischer Übersetzung in ein Dokument eingetragen werden, das dem Führerschein beiliegt und von der Behörde, die diesen Führerschein erteilt hat, ausgestellt worden ist.

Artikel 3

Fahrzeugklassen, für die der Führerschein erforderlich ist.

1. Der in Artikel 1 vorgesehene Führerschein ist erforderlich, um auf öffentlichen Straßen Fahrzeuge folgender Klassen zu führen:

Klasse A:

- Krafträder mit oder ohne Beiwagen, deren Geschwindigkeit infolge der Bauart 40 km/h übersteigt;
- Dreiradfahrzeuge, deren Eigengewicht 400 kg nicht übersteigt.

Klasse B: Kraftfahrzeuge mit Ausnahme der Klasse A, deren zulässiges Höchstgewicht 350 kg nicht übersteigt und deren Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz nicht über acht hinausgeht.

Klasse C: Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung eingesetzt werden und deren zulässiges Höchstgewicht 3500 kg übersteigt.

Klasse D: Kraftfahrzeuge, die zur Personenbeförderung eingesetzt sind und die außer dem Fahrersitz über mehr als acht Sitzplätze verfügen.

Klasse E: Züge, deren Zugmaschine zu der oder den Klassen B, C oder D gehört, für die der Fahrer eine Fahrerlaubnis erhalten hat, die jedoch selbst nicht zu dieser oder diesen Klassen gehören.

Klasse F: Kraftfahrzeuge für den Straßenbau und landwirtschaftliche Zugmaschinen, mit oder ohne Anhänger, die während ihres Einsatzes auf öffentlichen Straßen verkehren können.

Klasse G: Fahrzeuge der Klassen A oder B, die unter Berücksichtigung der Invalidität des Fahrers besonders ausgebaut sind.

2. a) Zur Anwendung von Absatz 1 dieses Artikels kann den Kraftfahrzeugen der vorgenannten Klasse B ein Anhänger angehängt werden, dessen zulässiges Höchstgewicht 750 kg nicht übersteigt; diesen Fahrzeugen kann ebenfalls ein Anhänger angehängt werden, dessen zulässiges Höchstgewicht 750 kg übersteigt, sofern folgende zwei Voraussetzungen erfüllt sind:

   - Das zulässige Höchstgewicht des Anhängers darf das Eigengewicht des Kraftfahrzeugs nicht übersteigen,
   - das zulässige Höchstgewicht des Zuges darf 3500 kg nicht übersteigen.

   b) Den Kraftfahrzeugen der Klassen C und D kann ein Anhänger angehängt werden, dessen Gewicht 750 kg nicht übersteigt.

   c) Der Führerschein für die Fahrzeuge der Klasse E darf nur Fahrern erteilt werden, die bereits im Besitz einer Fahrerlaubnis für eine der Klassen B, C oder D sind.

Artikel 4

Gültigkeit

Die Gültigkeit der Führerscheine wird wie folgt festgesetzt:

a) Die für die Klassen B, C oder D gültigen Fahrerlaubnisse berechtigen zum Führen von Fahrzeugen aller Klassen, die in der in Artikel 3 genannten Aufzählung der Klasse vorangehen, für die die Fahrerlaubnis gilt.

b) Die für die Klasse E geltende Fahrerlaubnis berechtigt zum Führen eines Zuges, unbeschadet der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen Bestimmungen.

c) Die für die Klasse F geltende Fahrerlaubnis berechtigt zum Führen von Fahrzeugen dieser Klasse.

d) Die für die Klasse G geltende Fahrerlaubnis berechtigt zum Führen des Fahrzeugs der Klassen A oder B, das unter Berücksichtigung der Invalidität des Inhabers besonders ausgebaut ist. Die Zulassungsnummer dieses Fahrzeugs muß auf der Fahrerlaubnis aufgeführt werden.

Artikel 5

Altersvoraussetzung

Die Erteilung des Führerscheins hängt von folgenden Altersvoraussetzungen ab, die der Bewerber zu erfüllen hat, bevor er sich den in Artikel 6 vorgesehenen Prüfungen unterzieht:

a) für die Klasse A: das vollendete 16. Lebensjahr,

b) für die Klassen B und G: das vollendete 18. Lebensjahr,

c) für die übrigen Klassen: das vollendete 21. Lebensjahr, unbeschadet des Artikels 5 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Artikel 6

Prüfungen

1. Der Führerschein wird vom Staat oder von den zu diesem Zweck ernannten Stellen erteilt; die Liste dieser Stellen wird der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten von jedem Mitgliedstaat spätestens bis zum 30. Juni 1974 mitgeteilt.

2. Die Erteilung des Führerscheins hängt vom Bestehen folgender Prüfungen ab:

a) praktische Prüfung, die sich insbesondere auf die Bedienung und das Führen des Fahrzeugs der Klasse, für die die Fahrerlaubnis beantragt ist, erstreckt;

b) theoretische Prüfung, die sich insbesondere auf die gründliche Kenntnis der Verkehrsvorschriften und der Straßensignalisation erstreckt.

Bei den Führerscheinen aller Klassen, mit Ausnahme von A, erstreckt sich die theoretische Prüfung ferner auf die Grundkenntnisse der Fahrzeugmechanik und -dynamik für die betreffende Fahrzeugklasse, für die die Fahrerlaubnis beantragt ist;

c) ärztliche Untersuchung, die sich auf die körperliche Eignung des Bewerbers und insbesondere auf das Sehvermögen, das Hörvermögen, die zur Bewußtlosigkeit führenden pathologischen Phänomene, den Nervenzustand und die wichtigsten Behinderungen der körperlichen Beweglichkeit erstreckt;

d) psychotechnische Prüfung, die sich auf die charakterliche Eignung des Bewerbers erstreckt.

3. Die Mitgliedstaaten erstellen vor dem 1. Januar 1974 auf Vorschlag der jeweiligen nationalen Ärzteschaft die Liste der Ärzte, die zur Vornahme der in Absatz 2 Buchstabe c dieses Artikels vorgesehenen Prüfung ermächtigt sind.

4. Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen vorsehen, die hinsichtlich des Führens von Fahrzeugen, die für besondere Verwendungszwecke bestimmt sind, erfüllt werden müssen.

5. Der Rat erläßt auf Vorschlag der Kommission vor dem die gemeinsamen Bestimmungen über die ärztlichen Normen, die für die verschiedenen Stufen der körperlichen Eignung erforderlich sind, sowie die Grundsätze für die künftigen psychotechnischen Untersuchungen.

Artikel 7

Anfänger

1. Der Inhaber eines für die Klasse A geltenden Führerscheins darf vom Tage der Erteilung der Fahrerlaubnis während eines Jahres nicht schneller als 50 km/h fahren, unbeschadet der besonderen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Grund der geltenden Regelungen oder der Straßensignalisation.

Während dieses Zeitraumes hat derselbe Inhaber keinen Zugang zu Autobahnen sowie besonderen Zufahrts- und Ausfahrtsstraßen, die als Autobahnen gekennzeichnet sind.

2. Der Inhaber eines Führerscheins, der für eine andere Klasse als die Klasse A gilt, darf vom Tage der Erteilung der Fahrerlaubnis während eines Jahres nicht schneller als 70 km/h fahren, unbeschadet der Beschränkungen auf Grund der geltenden Regelungen oder der Straßensignalisation. Bei Fahrten auf Autobahnen sowie besonderen Zufahrts- und Ausfahrtsstraßen, die als Autobahnen gekennzeichnet sind, wird diese Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h erhöht.

3. Der Inhaber eine Führerscheins ist verpflichtet, vom Tage der Erteilung der Fahrerlaubnis während eines Jahres an der Rückseite des von ihm geführten Fahrzeugs ein von außen deutlich sichtbares Erkennungszeichen gemäß dem in Anhang II dieser Richtlinie wiedergegebenen Muster anzubringen.

Artikel 8

Regelmäßige ärztliche Untersuchungen

1. Die Inhaber der Führerscheine der Klassen A bis F müssen sich in regelmäßigen Zeitabständen ärztlichen Untersuchungen unterziehen, so der in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen Untersuchung; die Zeitabstände dürfen nicht länger sein als:

- fünf Jahre bis zum 50. Lebensjahr,
- zwei Jahre vom 50. bis zum 60. Lebensjahr,
- ein Jahr nach dem 65. Lebensjahr.

2. Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse G muß sich ohne Rücksicht auf sein Alter der betreffenden ärztlichen Untersuchung alle zwei Jahre unterziehen.

3. Der Inhaber eines Führerscheins muß sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, wenn er einen Unfall erlitten hat und infolge der dabei erlittenen Verletzungen mehr als acht Tage im Krankenhaus verbringen mußte.

Artikel 9

Gegenseitige Anerkennung der derzeitigen Fahrerlaubnisse

1. Sofern die in Absatz 2 festgelegten Bedingungen erfüllt sind, erkennt jeder Mitgliedstaat an, daß die vor dem 1. Januar 1974 von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Führerscheine im nationalen und internationalen Verkehr gültig sind, ohne Rücksicht auf den normalen Wohnsitz des Fahrers sowie den Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

2. Die Anerkennung hängt von folgenden Bedingungen ab:

- Auf der ersten Seite der Fahrerlaubnis muß gemäß den geltenden internationalen Übereinkommen das Nationalitätszeichen des Staates, der die Fahrerlaubnis erteilt hat, sowie in Französisch der Titel „Permis de conduire" (Führerschein) erscheinen;
- falls die Fahrzeugklasse, für die die Fahrerlaubnis gilt, nicht einer der in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten Klassen entspricht, muß die Bezeichnung der Klasse, für die die Fahrerlaubnis gilt, eindeutig aus den beglaubigten und dem Führerschein beigefügten Übersetzungen in die sonstigen Sprachen der Gemeinschaft hervorgehen.

3. Die zur Zeit gültigen nationalen Führerscheine werden vor dem 1. Januar 1976 durch einheitliche Führerscheine gemäß dem Muster im Anhang I zu dieser Richtlinie ersetzt.

Artikel 10

Nationale Kraftfahrerkartei

Jeder Mitgliedstaat trifft vor dem 1. Januar 1974 die notwendigen Maßnahmen zur Schaffung einer nationalen Kartei der Kraftfahrer, denen er einen Führerschein erteilt hat und gegen die Sanktionen mit Ausnahme von Übertretungen verhängt worden sind. Diese Sanktionen werden in der Kartei erfaßt.

Um jeden Mitgliedstaat zu ermöglichen, sich an der Verfolgung rückfälliger Verkehrssünder wirksam zu beteiligen, trifft jeder Mitgliedstaat alle zweckdienlichen Maßnahmen, um den übrigen Mitgliedstaaten auf deren Antrag binnen eines Monats die Auskünfte über seine Staatsangehörigen aus der genannten Kartei mitzuteilen.

Artikel 11

Aufhebung der Gültigkeit in einem anderen Mitgliedstaat als dem Staat, der die Fahrerlaubnis erteilt hat

1. Jeder Mitgliedstaat kann die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Führerscheins aufheben, falls der Inhaber dieses Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet einen Verstoß begeht, der nach seinen Rechtsvorschriften zur Aufhebung oder Entziehung des Führerscheins führt.

Die Aufhebung der Gültigkeit gilt nur für das Hoheitsgebiet des Staates, in dem der Verstoß festgestellt wurde.

2. Die Aufhebung der Gültigkeit gemäß Ziffer 1 erfolgt dadurch, daß von den zuständigen Behörden des Staates, der die Aufhebung verkündet, auf dem Führerschein ein Stempel angebracht wird, und zwar

- entweder in einem der zu diesem Zweck vorgesehenen Felder auf Seite .... des Musters in Anhang I zu dieser Richtlinie, auf der das Nationalitätszeichen des betreffenden Mitgliedstaates als Wasserzeichen erkennbar ist,
- oder auf der ersten Seite des Führerscheins, falls es sich um ein vor dem 1. Januar 1974 ausgestelltes Dokument handelt.

Die Dauer der Aufhebung der Gültigkeit und das Datum des Wirksamwerdens dieser Aufhebung sind mit diesem Stempel zu vermerken.

3. Bevor die Gültigkeit des Führerscheins aufgehoben wird, müssen dem Inhaber alle Garantien gewährt werden, damit er sich vor den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, der die Aufhebung zu verkünden beabsichtigt, unter den Sprachen der Gemeinschaft in der Sprache seiner Wahl äußern kann.

4. Jede nach Maßgabe dieses Artikels verkündete Aufhebung der Gültigkeit eines Führerscheins wird dem Mitgliedstaat, der diesen Führerschein erteilt hat, binnen eines Monats mitgeteilt.

5. Der Rat erläßt vor dem 1. Juli 1974 auf Vorschlag der Kommission einheitliche Bestimmungen, um an Hand von Zahlenangaben die Schwere der Verstöße objektiv zu beurteilen und die Bedingungen festzusetzen, die zur Aufhebung oder Entziehung des Führerscheins führen.

Artikel 12

Vorherige Mitteilungen über einzelstaatliche Bestimmungen an die Kommission

Die Mitgliedstaaten teilen alle geplanten Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die sie zur Durchfüh-

rung dieser Richtlinie erlassen wollen, rechtzeitig, wenigstens jedoch sechs Monate vor dem vorgesehenen Zeitpunkt ihrer Durchführung mit.

Artikel 13

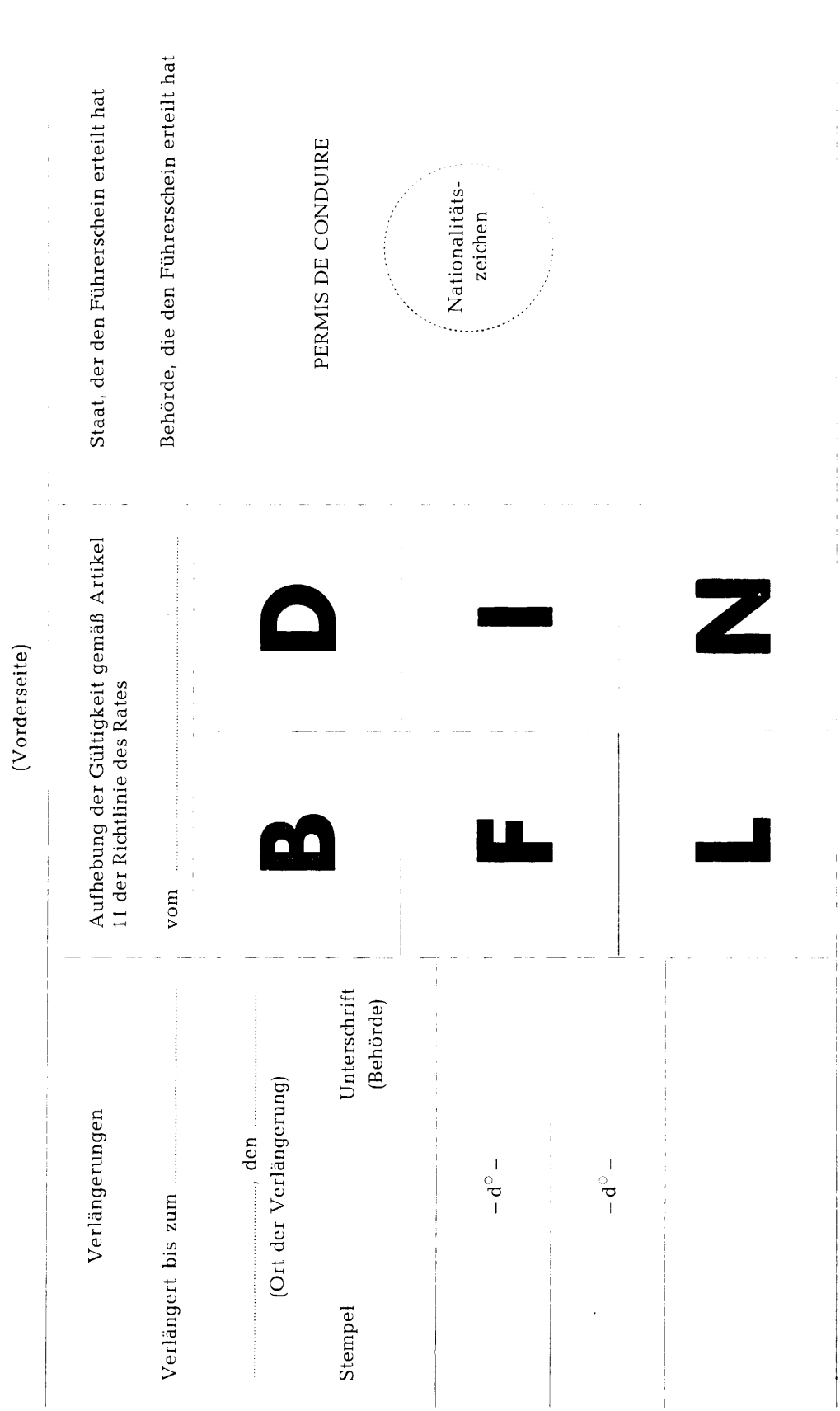
Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

Der Präsident

Anhang I


(Vorderseite)
Staat, der den Führerschein erteilt hat
Behörde, die den Führerschein erteilt hat
PERMIS DE CONDUIRE
Nationalitäts-zeichen
Aufhebung der Gültigkeit gemäß Artikel 11 der Richtlinie des Rates
vom .....
B
D
F
I
L
N
Verlängerungen
Verlängert bis zum .....
....., den .....
(Ort der Verlängerung)
Stempel
Unterschrift (Behörde)
– d° –
– d° –

(Rückseite)

Name:

Vorname:

Geburtsort:

Geburtstag:

Unterschrift des Inhabers:

Nr. des Führerscheins:

Lichtbild des Inhabers

Klasse	Kraftfahrzeug	Stempel
A, B, C, D	Die Definitionen sind in Artikel 3 des Richtlinienvorschlags vorgesehen	

Klasse	Kraftfahrzeug	Stempel
E, F, G	Die Definitionen sind in Artikel 3 des Richtlinienvorschlags vorgesehen	

Dieser Führerschein berechtigt zum Führen der vorgenannten Kraftfahrzeuge, sofern die jeweiligen Klassen den Stempel

vom ..... (aus .....)
tragen

Datum der ersten Ausstellung:

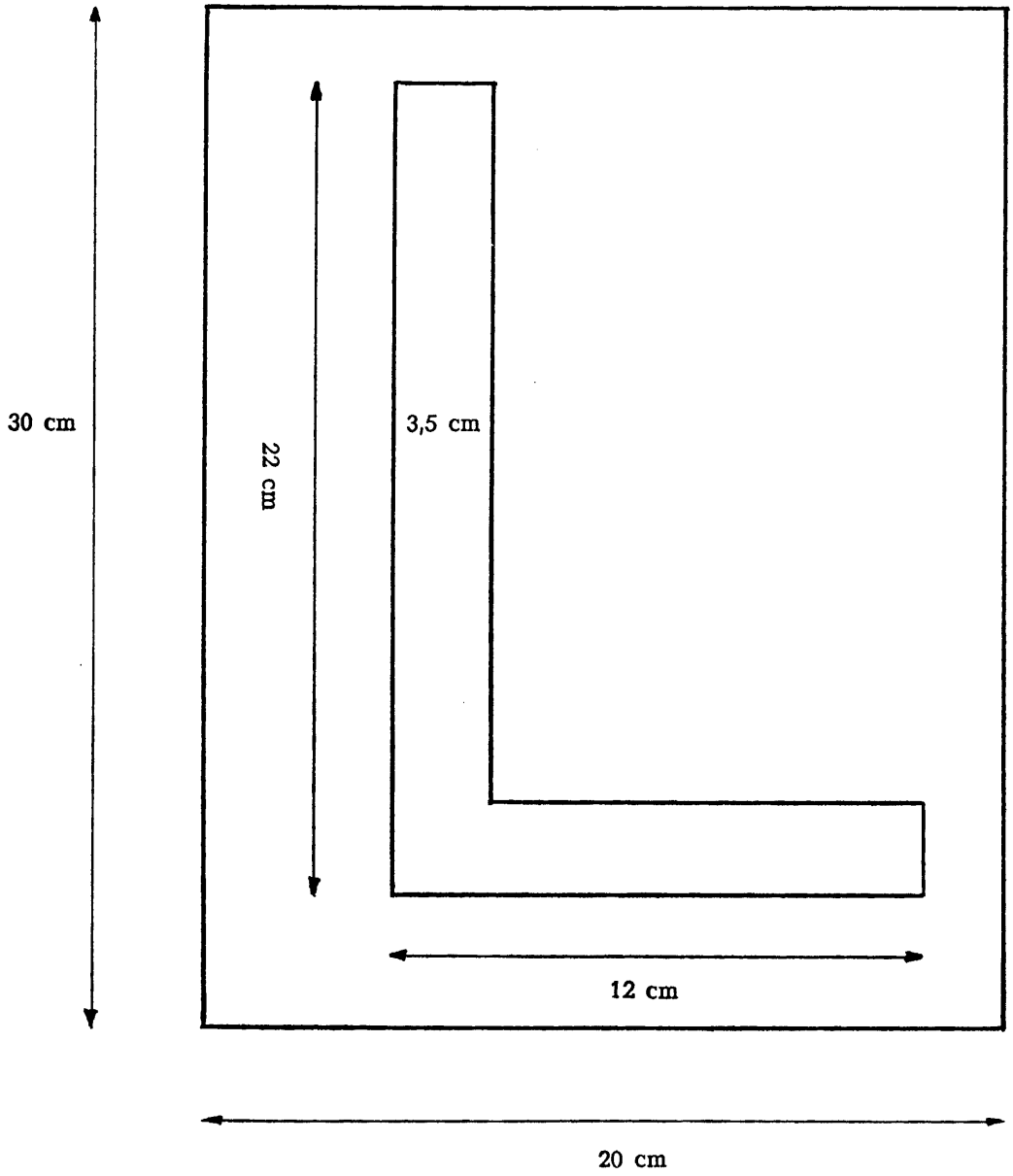
Unterschrift des ..... (der)
(Behörde, die den Führerschein erteilt hat)

Gültig bis zum:

....., den .....
(Ort der Ausstellung)

Anhang II

Muster des Erkennungszeichens, das gemäß Artikel 7 Absatz 3 an der Rückseite des Fahrzeugs anzubringen ist.



Begründung

A. Allgemeine Erwägungen

1. Im gesamten Gebiet der Gemeinschaft lassen die Bedingungen des Kraftfahrzeugverkehrs noch viel zu wünschen übrig. Meist sind Fluß, Regelmäßigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs nur mittelmäßig. An Hand der zur Zeit verfügbaren nationalen Schätzungen können die der Allgemeinheit entstehenden ständig steigenden Kosten der Straßenverkehrsunfälle in sämtlichen EWG-Ländern auf mehr als vier Milliarden Rechnungseinheiten beziffert werden, was 1,15 v. H. des gesamten gemeinschaftlichen Bruttosozialproduktes zu Marktpreisen entspricht. Fügt man den menschlichen Faktoren dieser wirtschaftlichen Bilanz (50 000 Tote und 1 200 000 Verletzte in jedem Jahr auf den Straßen der Gemeinschaft) die materiellen Unfälle und die von der Allgemeinheit erlittenen Verluste hinzu, so gelangt man zu einer doppelten Größenordnung, d. h. acht Milliarden Rechnungseinheiten und etwa 2,5 v. H. des Bruttosozialproduktes der Gemeinschaft.

2. Auf Grund der Entwicklung des innergemeinschaftlichen Handels im Straßenverkehr und der raschen Zunahme des Tourismus ist mit einem alarmierenden Anstieg der betreffenden Kosten für die Allgemeinheit zu rechnen. Eine einfache lineare Hochrechnung der gegenwärtigen Serien, die durch die betreffenden Vorausschätzungen nicht korrigiert wird, läßt für 1980 eine Tendenzgerade von annähernd 75 000 Toten und rund zwei Millionen Verletzten auf den Straßen der Gemeinschaft erkennen.

3. Jede gemeinsame Verkehrspolitik muß unter anderem darauf abzielen, daß sich der Verkehr und die Fahrten der Kraftfahrzeuge unter den bestmöglichen Bedingugen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft abspielen. Daher darf die gemeinsame Verkehrspolitik nicht die Maßnahmen außer acht lassen, die die Bedingungen für den Fluß, die Regelmäßigkeit, die Flüssigkeit und die Sicherheit des Verkehrs verbessern können. Auf Grund der Entwicklung des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs, die eine Folge der schrittweisen Integration der nationalen Märkte ist, und der ständigen Zunahme des Tourismus ist damit zu rechnen, daß die Schwierigkeiten im Straßenverkehr noch viel größer werden. Es ist daher unerläßlich, im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik bestimmte Maßnahmen zu treffen, die zur Verbesserung der Bedingungen im Straßenverkehr beitragen. Unter diesen Maßnahmen ist eine nicht unerhebliche Bedeutung der Frage beizumessen, wie die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen auf einem möglichst hohen Niveau harmonisiert werden können.

4. Dadurch, daß die Mitgliedstaaten nach gemeinsamen Verfahren und Normen einen einheitlichen Führerschein erteilen, wird ferner die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine ermöglicht; unter denselben Bedingungen können der Personenverkehr und die Niederlassungsfreiheit im Verkehr zu vollen Verwirklichung gelangen. Der einheitliche Führerschein ist mithin ein nicht unbeachtlicher Faktor bei der Schaffung harmonisierter Wettbewerbsbedingungen im Verkehr und ermöglicht die Beseitigung der Mängel, die sich daraus ergeben, daß es zur Zeit keine gegenseitige Anerkennung der Führerscheine im nationalen Verkehr gibt.

5. Die grundlegende Bedeutung des menschlichen Faktors, der außer den sonstigen Faktoren (Fahrzeuge, Infrastruktur) eine Rolle bei der Verbesserung der Verkehrsbedingungen spielen kann, wurde in allen Forschungsarbeiten herausgestellt, die von etwa 30 internationalen Organisationen, welche sich seit langem mit Straßenverkehrsproblemen befassen, durchgeführt worden sind. Infolgedessen ist es erforderlich, den Straßenbenutzern in allen EWG-Ländern besser und zugleich möglichst einheitlich auszubilden; unter der Ausbildung des Benutzers ist die schrittweise Schaffung solcher Voraussetzungen zu verstehen, die es ihm erlauben, den Führerschein nach einer angemessenen Vorbereitung, die durch eine ausreichende Ausbildungszeit gewährleistet wird, zu erwerben und sodann seinen Führerschein optimal zu nutzen.

6. Seitdem Belgien am 1. Januar 1967 für seine Staatsangehörigen die Führerscheinpflicht eingeführt hat, bestehen zwischen den sechs Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der grundsätzlichen Regelungen über den Führerschein keine wesentlichen Unterschiede mehr. Doch aus einer sorgfältigen Analyse dieser Regelungen geht hervor, daß es gelegentlich beträchtliche Unterschiede zwischen den nationalen Rechtsvorschriften über das erforderliche Mindestalter, die allgemeinen Befähigungsbedingungen, die Art der abzulegenden Prüfungen, die Ausbildungsbedingungen, die Pflicht zur Teilnahme an Fahrschulkursen, die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis usw. gibt. Von größter Wichtigkeit ist, daß die Mitgliedstaaten die Führerscheine unter einheitlichen Bedingungen erteilen, die eine bestmögliche Befähigung, Ausbildung und Erlernung gewährleisten.

B. Besondere Erwägungen

Zu Artikel 1

Artikel 1 sieht vor, daß die Mitgliedstaaten ab 1. Januar 1974 ihre Führerscheine nach einheitlichen, in der Richtlinie festgesetzten Bedingungen und gemäß einem gleichen Muster, das im Anhang zu der Richtlinie wiedergegeben ist, erteilen. Hierbei handelt es sich naturgemäß um Führerscheine, die neuen Fahrern erteilt werden. Auf die Fahrer, die bereits im Besitz eines Führerscheins sind, findet Artikel 9 Absatz 3 Anwendung, da die bestehenden nationalen Führerscheine vor dem 1. Januar 1976 durch Führerscheine gemäß dem gebilligten Muster ersetzt werden müssen.

Die ab 1. Januar 1974 erteilten Führerscheine berechtigen zum Führen von Fahrzeugen der Klasse(n), für die sie im nationalen und internationalen Verkehr gelten, ohne Rücksicht auf den normalen Wohnsitz des Führerscheininhabers und den Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

Angesichts der Vereinheitlichung der Bedingungen für die Erteilung der Fahrerlaubnisse dürfte es nicht mehr erforderlich sein, es jedem Mitgliedstaat anheimzustellen, ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug als im „internationalen" Verkehr befindlich anzusehen, das in seinem Hoheitsgebiet länger als ein Jahr ohne größere Unterbrechung verbleibt, deren Dauer jeder Staat gemäß Artikel 1 der am 8. November 1968 in Wien zur Unterzeichnung ausgelegten Weltkonventionen über den Straßenverkehr selbst festsetzen kann. Mit der Vereinheitlichung der Bedingungen für die Erteilung der Führerscheine wird sogar die Art des Verkehrs, und zwar sowohl des nationalen als auch des internationalen Verkehrs, Nebensache; und die Frage nach dem Staat, in dem das im Verkehr befindliche Fahrzeug zugelassen ist, wird ebenfalls gegenstandslos.

Zu Artikel 2

Das einheitliche Muster des Führerscheins gemäß Artikel 2 entspricht dem Muster im Anhang der am 8. November 1968 in Wien zur Unterzeichnung ausgelegten Weltkonvention über den Straßenverkehr. Die Pflicht zur Übersetzung einiger Angaben des Führerscheins in die französische Sprache entspricht ebenfalls der genannten Konvention; die Pflicht zur Übersetzung ins Englische wird vorgeschlagen, um den Erfordernissen einer erweiterten Gemeinschaft nachzukommen.

Zu Artikel 3

Artikel 3 zählt die Klassen von Fahrzeugen auf, für die der Führerschein gefordert wird. Diese Klassen entsprechen den in der vorgenannten Wiener Konvention definierten Klassen. Es muß darauf hingewiesen werden, daß nach dieser Konvention (Artikel 1 Buchstabe p) mit dem Ausdruck „Kraftfahrzeug" die Motorfahrzeuge bezeichnet werden, die normalerweise zur Personen- und Güterbeförderung auf der Straße oder zur Fortbewegung der zur Personen- oder Güterbeförderung eingesetzten Nutzfahrzeuge auf der Straße dienen. Nach der in der Wiener Konvention eröffneten Möglichkeit wurden zwei zusätzliche Klassen (F und G) eingeführt. Die erste (Klasse F) bezieht sich auf Kraftfahrzeuge für den Straßenbau und landwirtschaftliche Zugmaschinen, mit oder ohne Anhänger, die während ihres Einsatzes auf öffentlichen Straßen verkehren können. Es erschien notwendig, diese neue Klasse einzuführen, um den Erfordernissen im Rahmen der Ausübung der betreffenden Berufe zu genügen und die in einigen nationalen Rechtsvorschriften bestehenden Mängel auf einem Gebiet zu beseitigen, wo auf jeden Fall bessere Garantien für die Eignung der Personen gefunden werden müssen, die bei der normalen Ausübung ihrer Berufstätigkeiten die dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Straßen benutzen müssen.

Die zweite (Klasse G) bezieht sich auf Fahrzeuge der Klassen A (Krafträder) und B (Kraftfahrzeuge unter 3500 kg), die unter Berücksichtigung der Invalidität des Fahrers besonders ausgebaut sind. Es erschien notwendig, diese Klasse vorzusehen, um die sich aus den unterschiedlichen geltenden Rechtsvorschriften ergebenden Mängel zu beseitigen.

Zu Artikel 4

Hinsichtlich der Gültigkeit der Führerscheine wurde nach dem Grundsatz verfahren, daß die für eine bestimmte Klasse geltenden Fahrerlaubnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen der genannten Klasse sowie für die „unteren" Klassen berechtigen, so daß beispielsweise eine für die Klasse C geltende Fahrerlaubnis sowohl für die Klasse C wie für die Klassen B und A gilt.

Zu Artikel 5

Artikel 5 behandelt die Altersvoraussetzungen, die der Erwerber erfüllen muß, um zu den in Artikel 6 vorgesehenen Prüfungen zwecks Erteilung einer Fahrerlaubnis zugelassen zu werden.

Es erschien wünschenswert, das Problem der Krafträder getrennt zu behandeln, da für diese Klasse von Fahrzeugen das Mindestalter auf das vollendete 16. Lebensjahr gesenkt wurde. Wegen der Entwicklung der Gepflogenheiten sowie der häufigen Inanspruchnahme dieser Art von Fahrzeugen durch schulpflichtige Jugendliche ist es nur logisch, wenn die Bewerber, die das vollendete 16. Lebensjahr erreicht haben, zu den betreffenden Prüfungen zugelassen werden, sofern die Erteilung der Fahrerlaubnis den einschränkenden Bedingungen im Zusammenhang mit der Benutzung des Fahrzeugs unterliegt (siehe Artikel 7 Absatz 1).

Für die Klassen B und G wurde das vollendete 18. Lebensjahr zugrunde gelegt. Diese Klassen beziehen sich insgesamt auf die Autofahrer im allgemeinen Sinne dieses Ausdrucks, und das vollendete 18. Lebensjahr kann unter Berücksichtigung der großen Verantwortung, die jeder neue Fahrer zu tragen hat, ohne weiteres als das zum Fahren geeignetste Alter angesehen werden.

Für die sonstigen Klassen wurde das vollendete 21. Lebensjahr berücksichtigt, vorbehaltlich des Artikels 5 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates

vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, der für die Fahrzeuge der Klassen C, D und E eine Reihe von Ausnahmen vorsieht, die je nach dem zulässigen Höchstgewicht oder der Berufsbefähigung erlassen werden.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel sieht vor, daß sich die Bewerber Prüfungen unterziehen müssen und daß die Liste mit den zur Erteilung der Fahrerlaubnisse berechtigten nationalen Stellen der Kommission von jedem Mitgliedstaat spätestens bis zum 30. Juni 1974 mitgeteilt wird. Die Kommission ist somit in der Lage, einem solchen Mitgliedstaat zweckdienliche Hinweise zu geben, falls die bezeichneten Stellen nicht alle gewünschten Garantien mit sich bringen sollten, und kann auf diese Weise vor allem auf eine bestmögliche Harmonisierung achten.

Hinsichtlich der Prüfungen harmonisiert der genannte Artikel gewissermaßen die wichtigsten Bereiche und Themen, auf die sich die Prüfungsfragen erstrecken sollen. Im Verhältnis zu den derzeitigen theoretischen Prüfungen wird ein neuer Faktor eingeführt; hierbei handelt es sich darum, daß für die Führerscheine der Klassen mit Ausnahme von A Grundkenntnisse der Fahrzeugmechanik und -dynamik für die betreffende Fahrzeugklasse, für die die Fahrerlaubnis beantragt ist, gefordert werden. Diese Forderung dürfte berechtigt sein, wenn man berücksichtigt, welche Bedeutung den mechanischen Teilen, die bei den Geschwindigkeiten verschieden beansprucht werden, sowie den dynamischen und kinetischen Daten der verschiedenen Fahrzeuge im Hinblick auf eine angemessene Fahrt zukommt. Hinsichtlich der ärztlichen Untersuchung sieht der Artikel vor, daß die Liste der dazu ermächtigten Ärzte auf Vorschlag der nationalen Ärzteschaften von den Mitgliedstaaten aufgestellt werden muß, so daß nicht nur die nationalen Verfahren zur Erteilung der Fahrerlaubnisse soweit wie möglich angenähert werden, sondern damit auch bestimmte unvermeidbare Vorzugsbehandlungen vermieden werden, die in einzelnen Mitgliedstaaten bei den nach anderen Kriterien durchgeführten Untersuchungen auftreten könnten. Eine psychotechnische Untersuchung zur Feststellung der charakterlichen Eignung des Bewerbers zum Führen wird ebenfalls gefordert, und der Rat wird dazu auf Vorschlag der Kommission die Modalitäten und Normen erlassen.

Schließlich sieht der Artikel vor, daß die Mitgliedstaaten zusätzliche Bedingungen vorsehen können, die zum Führen von Fahrzeugen für besondere Verwendungszwecke erfüllt werden müssen. Selbstverständlich muß das Führen von Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeugen, Kraftomnibussen, Taxen usw. je nach Mitgliedstaat strengeren Vorschriften unterliegen; Artikel 6 Absatz 4 sieht dafür die Möglichkeiten vor.

Zu Artikel 7

Der betreffende Artikel begrenzt im ersten Jahr für den Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse A die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h und verbietet ihm den Zugang zu den Autobahnen.

Derselbe Artikel begrenzt ebenfalls für die Dauer eines Jahres für den Inhaber einer Fahrerlaubnis für eine Klasse, mit Ausnahme von A, die zulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h im allgemeinen und auf 100 km/h auf den Autobahnen.

Die Einschränkungen während eines Jahres wurden vorgesehen, um dem Anfänger eine Anpassung an den Verkehr dadurch zu ermöglichen, daß er während der „Einfahrzeit" bei mäßiger Geschwindigkeit am Verkehr teilnimmt.

Im Hinblick auf eine schrittweise Anpassung sieht der genannte Artikel vor, daß am Fahrzeug des Anfängers während eines Jahres ein Erkennungszeichen anzubringen ist, das die anderen Fahrer eindeutig auf den Anfänger aufmerksam macht.

Zu Artikel 8

Artikel 8 schreibt eine regelmäßige ärztliche Untersuchung vor, die je nach Alter des Fahrers in verschiedenen Zeitabständen erfolgt. Es ist nicht zulässig, weiterhin Fahrerlaubnisse „auf Lebenszeit" zu erteilen, ohne den Gesundheitszustand des Fahrers in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Selbstverständlich dürfen diese regelmäßigen Abstände während der Zeit, in der der Fahrer im besten Alter ist, nicht zu zwingend sein. Daher wurde für die Fahrer unter fünfzig Jahren ein Zeitabschnitt von fünf Jahren vorgesehen. Ebenso selbstverständlich ist, daß ab diesem Alter und insbesondere ab 65 Jahren unbedingt eine zwingendere regelmäßige Kontrolle erforderlich ist; daher wurde ein Zeitabschnitt von zwei Jahren und sodann von einem Jahr vorgesehen.

Artikel 8 bestimmt ferner, daß sich jeder Inhaber eines Führerscheins, der einen Unfall erlitten hat und infolge der dabei erlittenen Verletzungen mehr als acht Tage im Krankenhaus verbringen mußte, einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen hat. Es ist unerläßlich, daß schwere Unfälle einer entsprechenden Kontrolle unterliegen.

Zu Artikel 9

Artikel 9 regelt die gegenseitige Anerkennung der derzeitigen Fahrerlaubnisse. Jeder Mitgliedstaat erkennt ab 1. Januar 1974 die vor diesem Zeitpunkt erteilten Führerscheine an, ohne Rücksicht auf den normalen Wohnsitz des Fahrers und den Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist; dies gilt sowohl für den nationalen wie den internationalen Verkehr.

Diese Vorschriften sind gewissermaßen die Übergangsbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1974

bis 1. Januar 1976, da, wie in den Ausführungen zu Artikel 1 erläutert wurde, die vor dem 1. Januar 1974 erteilten Fahrerlaubnisse vor dem 1. Januar 1976 durch einheitliche Führerscheine gemäß dem Muster im Anhang zu der Richtlinie ersetzt werden müssen (Artikel 9 Absatz 3).

Die gegenseitige Anerkennung der vor dem 1. Januar 1974 erteilten Fahrerlaubnisse hängt jedoch von folgenden zwei Bedingungen ab:

1. Auf der ersten Seite der Fahrerlaubnisse muß gemäß den geltenden internationalen Übereinkommen das Nationalitätszeichen des Staates, der die Fahrerlaubnis erteilt hat, sowie in französischer Sprache der Titel „Permis de conduire" (Führerschein) erscheinen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Übersetzung ins Französische der bereits genannten Weltkonvention von Wien entspricht.

2. Falls die Klasse, für die die frühere Fahrerlaubnis gilt, nicht einer der in Artikel 2 der Richtlinie genannten Klassen entspricht, muß die Bezeichnung der Klasse, für die die Fahrerlaubnis gilt, eindeutig aus den beglaubigten und der Fahrerlaubnis beigefügten Übersetzungen in die sonstigen Sprachen der Gemeinschaft hervorgehen.

Diese beiden Bedingungen ermöglichen die materiell-rechtliche gegenseitige Anerkennung der Fahrerlaubnisse.

Zu Artikel 10

Die Schaffung einer nationalen Kraftfahrerkartei wird als ein Faktor angesehen, der der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr äußerst förderlich ist.

In diesem Sinne bestimmt Artikel 10, daß jeder Mitgliedstaat vor dem 1. Januar 1974 eine solche Kartei einzurichten hat, in der die Inhaber von Fahrerlaubnissen erfaßt werden, gegen die Sanktionen mit Ausnahme von Übertretungen verhängt wurden. Jeder Staat hat den übrigen Staaten auf deren Antrag alle Auskünfte aus dieser Kartei mitzuteilen, damit gegen rückfällige Verkehrssünder stärker vorgegangen werden kann.

Zu Artikel 11

Die ab 1. Januar 1974 vorgesehene gegenseitige Anerkennung der vor und nach diesem Zeitpunkt erteilten Fahrerlaubnisse hat naturgemäß zur Folge, daß die Mitgliedstaaten die betreffenden Fahrerlaubnisse aufheben können, welches auch der Staat sein mag, der sie erteilt hat.

Artikel 11 regelt diese Bedingung für die gegenseitige Anerkennung, indem er jeden Mitgliedstaat ermächtigt, in seinem eigenen Hoheitsgebiet die Gültigkeit der Fahrerlaubnis eines beliebigen Inhabers aufzuheben, welches auch der Mitgliedstaat sein mag, der die Fahrerlaubnis erteilt hat, wenn der Verstoß oder die zur Aufhebung führende Bedingung in seinem Hoheitsgebiet festgestellt wurden.

Die Aufhebung der Gültigkeit erfolgt dadurch, daß auf dem Führerschein in einem der zu diesem Zweck auf Seite .... des Musters im Anhang I vorgesehenen Felder oder auf der ersten Seite des Führerscheins, falls es sich um ein vor dem 1. Januar 1974 ausgestelltes Dokument handelt, ein Stempel angebracht wird.

Eine gleiche Behandlung der Inhaber, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der Sprachen, wird gewährleistet.

Die unter diesen Bedingungen von diesem Mitgliedstaat gegenüber ausländischen Inhabern erlassenen Aufhebungen werden dem Mitgliedstaat, der die aufgehobene Fahrerlaubnis erteilt hat, binnen eines Monats automatisch mitgeteilt.

In Absatz 5 des in Rede stehenden Artikels wurde vorgesehen, daß der Rat vor dem 1. Juli 1974 einheitliche Bestimmungen erläßt, um an Hand von Zahlenangaben die Schwere der Verstöße objektiv zu beurteilen und die Bedingungen festzusetzen, die zur Aufhebung oder zur Entziehung des einheitlichen Führerscheins führen. Die Festsetzung der diesbezüglichen einheitlichen Bestimmungen ist sowohl hinsichtlich der Sicherheit insgesamt als auch der gleichen Behandlung unerläßlich. Sie ist ferner die Voraussetzung für die Schaffung einer echten europäischen Kraftfahrerkartei. Die Kommission wird sich bemühen, in dieser Hinsicht so bald wie möglich präzise Vorschläge zu unterbreiten.

Zu Artikel 12 und 13

Keine Bemerkungen.

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert u. a., daß sich der Fahrzeugverkehr in der Gemeinschaft sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmern der verschiedenen Mitgliedstaaten unter den besten Voraussetzungen vollzieht.

Der wachsende Straßenverkehr und die sich daraus ergebenden zunehmenden Gefahren und Belästigungen stellen sämtliche Mitgliedstaaten vor Sicherheitsprobleme ähnlicher Art und Schwere; deshalb müssen einheitliche und hinreichend strenge Bedingungen für die Durchführung der technischen Überwachung der Fahrzeuge festgelegt werden.

Die Stillegung der Fahrzeuge wegen regelmäßiger Untersuchungen und die sich daraus ergebenden Belastungen sind geeignet, die Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Verkehr zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten zu beeinflussen; diese Untersuchungen sind zur Zeit von einem Mitgliedstaat zum anderen unterschiedlich geregelt; daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Zeitabstände und Umfang solcher Untersuchungen zu harmonisieren, um Verzerrungen in den Wettbewerbsbedingungen zu beseitigen.

Außer dem normalen Verschleiß der Fahrzeuge können Umstände eintreten, die dessen einwandfreien Betriebszustand beeinträchtigen; in diesen Fällen können sich besondere Untersuchungen als erforderlich erweisen.

Die Harmonisierung der Vorschriften über die technische Überwachung der Fahrzeuge in sämtliche Mitgliedstaaten muß auch dem Erfordernis einer technischen Sanierung der Gebrauchtfahrzeugbestände gerecht werden.

Eine wirksame Überwachung kann nur von den Behörden oder von ihren amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen oder Sachverständigen vorgenommen werden.

Die Einhaltung der Vorschriften über die vorgeschriebene technische Überwachung muß in sämtlichen Mitgliedstaaten durch geeignete Durchführungsmaßnahmen gesichert und leicht nachprüfbar sein; zu diesem Zweck erscheint die Anbringung eines einheitlichen Erkennungszeichens an den Fahrzeugen als geeignete Maßnahme.

Die Harmonisierung der technischen Bedingungen, denen die überwachungspflichtigen Fahrzeuge entsprechen müssen, wird durch ein Verfahren der gemeinschaftlichen Konsultation über die Bestimmungen erleichtert, die die Mitgliedstaaten in Anwendung der getroffenen gemeinschaftlichen Maßnahmen zu erlassen beabsichtigen.

Bei der Festsetzung des Zeitpunkts für die Anwendung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen sollten die Fristen berücksichtigt werden, die zur Schaffung und Verstärkung des für die Überwachung bestimmten Verwaltungs- und technischen Apparats erforderlich sind –

HAT FOLGENDE RICHTLINIEN ERLASSEN:

KAPITEL I

Grundsätze und Geltungsbereich

Artikel 1

Einführungszeitpunkt der technischen Überwachung gemäß den Gemeinschaftsbestimmungen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die technische Überwachung der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge und Anhänger spätestens ab 1. Januar 1975 entsprechend dieser Richtlinie und ihrer Anlagen durchgeführt werden, die Bestandteile dieser Richtlinien sind.

Artikel 2

Vorgeschriebene regelmäßige Untersuchung und Geltungsbereich

Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen zu regelmäßigen technischen Untersuchungen vorgeführt werden. Zeitabstände und Umfang der Untersuchung sind in Anlage I genannt. Die Behörden können die Durchführung der Untersuchung einer oder mehreren beauftragten Organisationen oder amtlich anerkannten Sachverständigen übertragen.

Ausgenommen von der regelmäßigen technischen Untersuchung sind:

- Fahrräder mit Hilfsmotor, sofern sie nach den nationalen Rechtsvorschriften nicht Krafträdern gleichgestellt sind;
- Kraftfahrzeuge besonderer Bauart, die bei öffentlichen Arbeiten oder in landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden und deren Höchstgeschwindigkeit aufgrund ihrer Bauart nicht mehr als 25 km/h beträgt;
- Anhänger, deren zulässiges Höchstgewicht beladen nicht mehr als 500 kg beträgt und die hinter Zugmaschinen mitgeführt werden können, deren Höchstgeschwindigkeit aufgrund ihrer Bauart nicht mehr als 25 km/h beträgt.

Die Mitgliedstaaten können jedoch die regelmäßige technische Untersuchung auch für einige der vorstehend genannten und auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge zwingend vorschreiben.

Artikel 3

Untersuchungen in Einzelfällen

Neben den in Artikel 2 Absatz 1 vorgesehenen regelmäßigen technischen Untersuchungen sind auch in folgenden Fällen technische Untersuchungen durchzuführen:

1. Zulassung eines Gebrauchtfahrzeugs auf den Namen eines neuen Fahrzeughalters. Die Untersuchung ist auf Veranlassung des früheren Fahrzeughalters durchzuführen und darf nicht mehr als zwei Monate vor Eingang des auf den Namen des neuen Fahrzeughalters ausgestellten Zulassungsantrags bei den zuständigen Behörden vorgenommen werden;
2. Wiederinverkehrnahme von Fahrzeugen,
   a) an denen eine Änderung der im Kraftfahrzeugschein genannten Merkmale oder wesentliche Änderungen vorgenommen wurden oder deren Fahrgestell ersetzt wurde;
   b) die infolge eines Unfalls schwere Schäden, insbesondere am Fahrgestell, an der Lenkung, an der Aufhängung und den Bremsanlagen erlitten haben;
3. wenn die mit der Verkehrskontrolle beauftragten Beamten eine Anomalie des Fahrzeugs feststellen, die an einem einwandfreien Betriebszustand zweifeln läßt.

In den Fällen 1 und 2 hat die Untersuchung den gleichen Umfang wie die vorgeschriebene regelmäßige Untersuchung und ersetzt die vorgesehene nächste regelmäßige Untersuchung. Handelt es sich um in privatem Gebrauch befindliche Personenkraftwagen, ersetzen jedoch die in Punkt 1 und 2 vorgesehenen Untersuchungen die nächste regelmäßige Untersuchung nicht, wenn sie in den ersten drei Jahren nach der ersten Zulassung des Fahrzeugs stattgefunden haben.

Artikel 4

Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters

1. Der Inhaber des Kraftfahrzeugscheins (Halter) ist dafür verantwortlich, daß das Fahrzeug zu dem Zeitpunkt und unter den Bedingungen, die von den mit den Untersuchungen beauftragten Stellen festgesetzt werden, zur regelmäßigen technischen Untersuchung vorgeführt wird.

2. Die Untersuchung befreit den Halter nicht von der Pflicht, für einen stets verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs zu sorgen.

Artikel 5

Kosten der Untersuchung

Die Kosten der Untersuchung sind vom Halter zu tragen. Die je nach der Fahrzeugklasse und dem Umfang der Untersuchung zu erhebenden Gebühren sind von den Behörden für das gesamte Hoheitsgebiet des Staates einheitlich festzusetzen. Diese Gebühren müssen so bemessen sein, das sämtliche mit den Untersuchungen zusammenhängenden Investition- und Betriebskosten voll gedeckt werden.

Artikel 6

Informationsaustausch zwischen Behörden und Automobilherstellern

Unbeschadet der Verpflichtungen der Hersteller, sämtliche Mängel zu beseitigen, die sich nach allgemeiner Betriebserlaubnis für Typen ergeben sollten, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit den Herstellern oder ihren zuständigen Vertretungen jede Anomalie mitgeteilt werden kann, die sich bei den technischen Untersuchungen ungewöhnlich häufig wiederholt.

Artikel 7

Ausländische Fahrzeuge

1. Die Mitgliedstaaten erkennen an, daß jedes in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeug die innerstaatlichen Bestimmungen über die regelmäßige Untersuchung erfüllt, sofern es mit der in Artikel 11 Absatz 2 vorgesehenen Prüfplakette versehen und das Datum der auf der Plakette angegebenen nächsten Untersuchung noch nicht verstrichen ist.

2. Stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates fest, daß ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug nicht mit der Prüfplakette versehen oder das auf dieser Plakette angegebene Datum verstrichen ist, teilen sie dies den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates mit, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. In diesem Falle können die zuständigen Behörden das ausländische Fahrzeug einer Untersuchung unterziehen und den Betrieb des Fahrzeugs gegebenenfalls bis zur Behebung von Mängeln untersagen oder beschränken.

Artikel 8

Eingeführte Gebrauchtfahrzeuge

Die Mitgliedstaaten unterziehen eingeführte Gebrauchtwagen vor einer erneuten Zulassung der technischen Untersuchung. Diese Untersuchung wird nicht vorgenommen, wenn durch eine Bescheinigung des Mitgliedstaates, aus dem das eingeführte Fahrzeug stammt, nachgewiesen ist, daß eine Untersuchung in den beiden Monaten vor dem Antrag auf Neuzulassung stattgefunden hat.

KAPITEL II

Zuständigkeiten und Verfahren

Artikel 9

Prüfstellen

Die mit der technischen Überwachung im Sinne dieser Richtlinie zusammenhängenden Arbeiten müssen in staatlichen Prüfstellen oder bei beauftragten Überwachungsorganisationen oder in amtlich anerkannten Werkstätten mit der erforderlichen Ausstattung und unter der Verantwortlichkeit amtlich anerkannter Sachverständiger durchgeführt werden.

Artikel 10

Fristen der regelmäßigen Untersuchung

1. Für Fahrzeuge, die zum ersten Mal in Betrieb genommen werden, beginnt die erste Frist für die regelmäßige Untersuchung mit dem Tag der Zuteilung des amtlichen Kennzeichens.

2. Für Fahrzeuge, die entweder auf Veranlassung des Eigentümers nach ordnungsmäßiger Mitteilung an die zuständige Behörde oder durch behördliche Anordnung mindestens sechs Monate außer Betrieb genommen werden, verlängert sich die Frist für die nächste technische Untersuchung um die Zeit der Stillegung.

Fällt jedoch der für die Untersuchung vorgesehene Tag in eine Zeit, während der das Fahrzeug vorübergehend stillgelegt ist, kann dieses erst wieder nach der vorgeschriebenen Untersuchung in Betrieb genommen werden.

3. Auf Antrag des Halters oder auf Veranlassung der mit der Untersuchung beauftragten Stelle kann die Frist für die Vorführung des Fahrzeugs zur Untersuchung um höchstens zwei Monate verlängert werden.

Artikel 11

Durchführung der Untersuchung

1. Die Untersuchungsarbeiten sind in Anlage I aufgeführt. Sie bilden unter den in Absatz 3 genannten Bedingungen die Voraussetzung für die Zuteilung einer Prüfplakette entsprechend dem Muster in Anlage II.

2. Die Prüfplakette ist an dem Fahrzeug zum ersten Mal bei dessen Zulassung anzubringen. Nach jeder regelmäßigen Untersuchung ist eine neue Plakette anzubringen.

Die Prüfplakette ist dauerhaft und, wenn möglich, am hinteren amtlichen Kennzeichen zu befestigen. Bei praktischen Schwierigkeiten ist sie an einer von außen gut sichtbaren Stelle anzubringen.

Die Prüfplakette verliert jede Gültigkeit am Ende des zweiten Monats, der dem auf ihr angegebenen Verfalltag folgt.

3. Befindet sich ein Fahrzeug in gutem Betriebszustand oder weist es lediglich Mängel auf, die weder die Regelmäßigkeit noch die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen, müssen die mit der Untersuchung beauftragten Stellen die Prüfplakette zuteilen und anbringen.

Werden Mängel festgestellt, die zwar keine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit bilden, aber einen längeren Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen dennoch gefährlich erscheinen lassen, setzt die mit der Untersuchung beauftragte Stelle eine Frist fest, bis zu der das Fahrzeug spätestens zur Untersuchung vorzuführen ist, damit die Beseitigung der genannten Mängel festgestellt werden kann. Die bei der Untersuchung festgestellten Mängel und die zu deren Beseitigung gewährten Fristen sind in ein Dokument einzutragen, das im Fahrzeug mitzuführen ist. Die neue Prüfplakette wird erst nach der ordnungsgemäß festgestellten Reparatur zugeteilt.

Stellen die Mängel eine unmittelbare Gefahr für den Straßenverkehr dar, darf das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nur benutzt werden, um es leer von der Prüfstelle zum Wohnort des Fahrzeughalters oder zur Reparaturwerkstatt zurückzuführen.

In diesem Fall sind die Mängel ebenfalls in einem von den Untersuchungsstellen auszustellenden Dokument einzutragen, das im Fahrzeug mitgeführt werden muß; die Prüfplakette ist einzuziehen.

4. Für Militär- und Polizeifahrzeuge können Sonderverfahren vorgesehen werden.

Artikel 12

Zwischenuntersuchungen

Die Mitgliedstaaten können für die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge zwischen den in dieser Richtlinie vorgesehenen Untersuchungen auch Zwischenuntersuchungen vorschreiben.

KAPITEL III

Schlußvorschriften

Artikel 13

Mitteilungen der Mitgliedstaaten an die Kommission

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission sämtliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die sie in Anwendung dieser Richtlinie zu erlassen gedenken, vor ihrer Durchführung und spätestens bis zum 31. Dezember 1973 mit.

Diese Vorschriften müssen Ahndungen von Zuwiderhandlungen vorsehen.

Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über die ihr mitgeteilten Vorschriften.

Sie nimmt, falls sie es für zweckmäßig hält, oder auf Antrag eines Mitgliedstaates eine Konsultation über die vorstehenden Vorschriften vor.

Artikel 14

Bedingungen, denen die Ausrüstungen entsprechen müssen

Der Rat legt vor dem 1. Januar 1975 auf Vorschlag der Kommission einheitliche Bedingungen fest, denen bestimmte Ausrüstungen und Vorrichtungen der überwachungspflichtigen Fahrzeuge entsprechen müssen. Diese Bedingungen gelten insbesondere für die Reifen, die Bremsanlagen, die Beleuchtung, die Lärm- und Abgasentwicklung.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

Der Präsident

Anlage I

Zeitabstände und Durchführung der Untersuchungen

A. Zeitabstände der Untersuchungen

Überwachungspflichtige Fahrzeuge und Anhänger sind in folgenden Zeitabständen einer Untersuchung zu unterziehen:

1 –	Motorräder	4 Jahre
2 –	Personenkraftwagen zu privatem Gebrauch	– das erste Mal: 4 Jahre nach der Erstzulassung – dann jährlich. Der Zeitabstand von 4 Jahren nach der Erstzulassung gilt auch für die Fälle, daß das Fahrzeug in den ersten drei Monaten nach dieser Zulassung einer technischen Untersuchung gemäß Artikel 3 und 7 unterzogen wurde.
3 –	Nicht unter den Punkten 1 und 2 erfaßte Fahrzeuge, die der Personen- oder gemischten Beförderung dienen, mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Mietwagen mit oder ohne Fahrer, Kraftdroschken, Krankenwagen, Kleinbusse usw.)	– das erste Mal: 2 Jahre nach der Erstzulassung – dann jährlich
4 –	Fahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, mit einem zulässigen Höchstgewicht bis zu 3500 kg	2 Jahre
5 –	Fahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3 500 kg	1 Jahr
6 –	Fahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz	6 Monate
7 –	Anhänger mit einem zulässigen Höchstgewicht von 1 500 kg, die ausschließlich für die Beförderung von Gepäck, Campingmaterial oder Booten verwendet werden. Wohnwagen	2 Jahre
8 –	Anhänger und Sattelanhänger, die nicht unter Punkt 7 erfaßt sind	1 Jahr
9 –	Fahrzeuge, die nicht von den vorstehenden Absätzen erfaßt werden	2 Jahre

B. Gegenstand, Verfahren und Bedingungen der Untersuchung

Die Untersuchung erstreckt sich mindestens auf die in nachstehender Tabelle aufgeführten Teile, soweit diese zum Fahrzeug gehören, gleichgültig, ob sie vorgeschrieben sind oder nicht.

Die Liste dieser Teile darf nicht als erschöpfend angesehen werden, und bei Fahrzeugen, die der Fahrgastbeförderung dienen, kann die Prüfung zusätzlicher Teile verlangt werden, die der Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden dienen, wie Lüftung, Heizung, Anordnung der Sitze usw.

Die Untersuchung besteht, je nach Teil und Zustand des Fahrzeugs, aus Sichtprüfung und (oder) Funktionsprüfungen.

Das Verfahren der sogenannten „Sichtprüfung" ist vorgeschrieben, wenn es ohne den Ausbau von Teilen möglich ist; es umfaßt, soweit erforderlich, die Bedienung der zu untersuchunden Teile, die Beurteilung von Geräuschen usw. Es soll unter anderem dazun dienen, die Übereinstimmung der Geräte und Ausstattungen durch Kontrolle gegebenenfalls vorhandener Prüfzeichen festzustellen. Außerdem soll es der Feststellung folgender Mängel dienen:

- schlechter Zustand, der Befestigungen und Verbindungen, übermäßige Toleranzen;
- Verformungen und Risse, die das einwandfreie Funktionieren bestimmter Teile beeinträchtigen können;
- Spuren einer anomalen Reibung (beispielsweise an den Bremsleitungen);
- anomaler oder übermäßiger Verschleiß, der binnen kurzer Zeit zu einem Bruch führen kann;
- undichte Stellen an Leitungen (beispielsweise Bremsleitungen);
- Oxydation oder Korrosion, die die Festigkeit oder das einwandfreie Funktionieren bestimmter Teile beeinträchtigen kann;
- Fehlen von Sicherheitsvorrichtungen, die nach den geltenden Vorschriften erforderlich sind;
- Vorhandensein von nicht ursprünglichen Schweißungen oder Erhitzungsspuren an besonders wichtigen Teilen, wie Steuergestänge oder Achsen.

Die Untersuchung wird grundsätzlich mit Hilfe der üblichen Verfahren und der normalerweise in einer Prüfstelle verwendeten Geräte durchgeführt.

GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG	Untersuchungsverfahren und -bedingungen: Sicht-Prüfung	Funktions-prüfung	BESONDERE BEDINGUNGEN
1 – BREMSVORRICHTUNGEN			Allgemeine Bemerkungen: – Fahrzeuge mit Servobremse sind bei stillstehendem Motor zu prüfen. – Bei Betätigung der Bremse muß sich das Fahrzeug über der Reparaturgrube oder auf der Hebebühne befinden.
1.1. Betriebsbremsanlage			
1.1.1. Mechanischer Zustand			
Befestigungen der Bauteile	+		
Wellen	+		
Verbindungen	+		
Schlauch- und Rohrleitungen	+		
Behälter und Zylinder	+		
hydraulische Druckluft- und Unterdruckleitungen	+		
Druck- oder Unterdruck- und Flüssigkeitsstandanzeiger	+		
Bremskraftregulierventil	+	+	
Bodenfreiheit am Pedal	+		
1.1.2. Wirkung		+	Die Prüfung ist mit einem Verzögerungsmesser (bei Versuch auf der Fahrbahn) oder einem Bremsmesser durchzuführen. Es wird empfohlen, das Fahrzeug mit dem höchstzulässigen Gewicht zu beladen oder ein gleichwertiges Verfahren anzuwenden (Belastungssimulierung, Extrapolation der mit dem Leerfahrzeug erzielten Ergebnisse usw.)
1.1.3. Bremsausgleich		+	Zusammen mit der Wirkungsprüfung durchzuführen

GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG	Untersuchungsverfahren und -bedingungen: Sichtprüfung	Funktionsprüfung	BESONDERE BEDINGUNGEN
1.1.4. Betriebsdruck		+	Einen Manometer an den Bremskreis anschließen und den Betriebsdruck bei Betätigung der Bremse messen
1.1.5. Vakuumpumpe und Kompressor		+	Bestimmung der für die Auslösung des Sicherheitsventils erforderlichen Zeit
1.2. Hilfsbremsanlage			
1.2.1. Mechanischer Zustand	+		Wie unter Punkt 1.1.1.; die Hilfsbremsanlage ist gleichzeitig mit der Betriebsbremsanlage zu prüfen, wenn beide Bremsanlagen gemeinsame Teile haben
1.2.2. Wirkung		+	Wie unter Punkt 1.1.2., wenn die Hilfsbremsanlage allein geprüft werden kann
1.2.3. Bremsausgleich		+	Wie unter Punkt 1.1.3.
1.3. Feststellbremsanlage			
1.3.1. Mechanischer Zustand	+		Wie unter Punkt 1.1.1.
1.3.2. Wirkung		+	Wie unter Punkt 1.1.2. Es ist zu prüfen, ob das Fahrzeug mit der Feststellbremsanlage festgehalten werden kann, wenn es sich beladen auf einer Steigung mit bestimmten Gefälle befindet
1.4. Anhänger- und Sattelanhängerbremsanlagen			
1.4.1. Mechanischer Zustand	+		Wie unter Punkt 1.1.1. mit besonderer Beachtung der Einrichtung zur Verbindung des ziehenden Fahrzeugs mit dem Anhänger (oder Sattelanhänger)
Automatische Bremsanlage		+	Die Verbindung zwischen Anhänger und ziehendem Fahrzeug ist zu lösen und das Funktionieren des Mechanismus zu beobachten
Trägheitsbremse	+	+	Bei Trägheitsbremsen ist das ziehende Fahrzeug zurückzusetzen und das Funktionieren des Mechanismus zu beobachten
1.4.2. Wirkung		+	Wie unter Punkt 1.1.2.
Trägheitsbremse		+	Die Wirkung kann mit Hilfe eines Bremsmessers und durch Einstellen der Handbremse beurteilt werden
2 – LENKVORRICHTUNG			
2.1. Lenkrad			
2.1.1. Toleranz	+		Bei auf den Boden ruhenden Rädern des Fahrzeugs: – das Lenkrad in einer senkrechten Ebene zur Steuersäule unter Ausübung eines leichten Drucks nach unten und oben schwingen lassen, – das Lenkrad nach rechts und links bewegen, ohne ein Einschlagen der Vorderräder zu bewirken

GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG	Untersuchungsverfahren und -bedingungen: Sichtprüfung	Funktionsprüfung	BESONDERE BEDINGUNGEN
2.2. Steuersäule			
2.2.1. Toleranzen	+		Bei auf dem Boden ruhenden Rädern des Fahrzeugs ist zu versuchen, das Lenkrad in Richtung Achse der Steuersäule zu ziehen und das Radialspiel der Steuersäule zu beobachten, indem das Steuer zur Seite gedrückt wird. Gleichzeitig ist der Zustand der elastischen Verbindungen oder Universalgelenke zu prüfen
2.3. Lenkmechanismus			
2.3.1. Befestigung des Lenkgehäuses	+		Bei auf dem Boden ruhenden Rädern des Fahrzeugs ist das Lenkrad abwechselnd nach links und rechts zu drehen
2.3.2. Zustand des Mechanismus	+	+	Bei nicht auf dem Boden ruhenden Rädern des Fahrzeugs ist das Steuer von einem Anschlag zum anderen zu drehen. Besonders zu beachten ist das widerstandslose Funktionieren des Mechanismus (es darf keinen harten Punkt geben), die Längsverlagerung der Segmentwelle und der Zustand ihrer Ringe und Verzahnung
2.4. Steuergestänge			
2.4.1. Mechanischer Zustand	+		Bei auf dem Boden ruhenden Rädern des Fahrzeugs ist das Lenkrad abwechselnd nach rechts und links zu drehen
2.4.2. Funktionieren		+	Bei nicht auf dem Boden ruhenden Rädern des Fahrzeugs ist das Steuer von einem Anschlag zum anderen zu drehen und die Bewegung der verschiedenen Gestängeteile zu prüfen
Servolenkung		+	Bei Fahrzeugen mit Servolenkung bei auf dem Boden ruhenden Rädern und laufendem Motor das Lenkrad schwingen lassen, um den Lenkmechanismus zu prüfen. Bei voller Lenkhilfe ist lediglich zu prüfen, ob sich der Mechanismus in Betriebsbereitschaft befindet
3 – SICHTVERHÄLTNISSE			
3.1. Sichtfeld	+		Vom Fahrersitz zu prüfen
3.2. Fenster	+		
3.3. Rückspiegel	+		
3.4. Scheibenwischer	+	+	
3.5. Scheibenwascher	+	+	
4 – BELEUCHTUNGSEINRICHTUNGEN UND RÜCKSTRAHLENDE MITTEL			
4.1. Fern- und Abblendlicht			
4.1.1. Zustand und Fuktionieren	+		

GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG	Untersuchungsverfahren und -bedingungen		
	Sicht-prüfung	Funk-tions-prüfung	BESONDERE BEDINGUNGEN
4.1.2. Farbe	+		
3.1.3. Einstellung		+	Mit Hilfe eines Regelgeräts ist die horizontale und vertikale Einstellung der Scheinwerfer zu bestimmen; es wird empfohlen, das Fahrzeug dabei zu beladen
4.1.4. Schalter		+	
4.1.5. Leuchtstärke		+	Mit Hilfe eines Beleuchtungsmessers ist die maximale Lichtstärke der Scheinwerfer zu bestimmen
4.2. Vordere und hintere Begrenzungsleuchten			
4.2.1. Zustand und Funktionieren	+	+	
4.2.2. Farbe und Stärke	+		
4.3. Bremsleuchten			
4.3.1. Zustand und Funktionieren	+	+	
4.3.2. Farbe und Stärke	+		
4.4 Fahrtrichtungsanzeiger			
4.4.1. Zustand und Funktionieren	+	+	
4.4.2. Farbe und Stärke	+		
4.4.3. Schalter		+	
4.1.4. Blinkfrequenz		+	
4.5. Vordere und hintere Nebelscheinwerfer			
4.5.1. Anbringung	+		
4.5.2. Zustand und Funktionieren	+	+	
4.5.3. Farbe und Stärke	+		
4.6. Rückfahrscheinwerfer			
4.6.1. Zustand und Fuktionieren	+	+	
4.6.2. Farbe und Stärke	+		
4.7. Kennzeichenbeleuchtung	+		
4.8. Rückstrahler			
Zustand und Farbe	+		
4.9. Optische Anzeiger		+	
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen ziehendem Fahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	+	+	
4.11. Elektrische Leitungen	+		

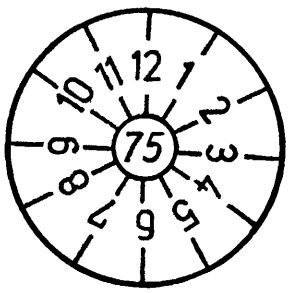
GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG	Untersuchungsverfahren und -bedingungen		
	Sichtprüfung	Funktionsprüfung	BESONDERE BEDINGUNGEN
5 – ACHSEN, RÄDER UND AUFHÄNGUNGEN			
5.1. Achsen	+		Das Fahrzeug muß sich über der Reparaturgrube oder auf der Hebebühne befinden
5.2. Räder und Reifen	+		Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades; das Fahrzeug muß sich dabei über der Reparaturgrube oder auf der Hebebühne befinden
5.3. Aufhängungen			Das Fahrzeug ist auf die Reparaturgrube oder die Hebebühne zu setzen
5.3.1. Federn	+		
5.3.2. Stoßdämpfer	+		
5.3.3. Schubrohre, Federbeine	+		
6 – FAHRGESTELL, AM FAHRGESTELL BEFESTIGTE TEILE			
6.1. Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen	+		
6.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	+		
6.3. Stoßdämpfer	+		
6.4. Kraftstoffbehälter und -leitungen	+		
6.5. Radabdeckung (Kotflügel)	+		Besondere Beachtung von Einbeulungen, die gefährliche Vorsprünge bilden können
7 – SONSTIGE AUSSTATTUNGEN			
7.1. Sicherheitsgurte	+		Besondere Beachtung der Befestigungspunkte
7.2. Feuerlöscher	+		
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen		+	
7.4. Warndreieck	+		
7.5. Verbandkasten	+		
7.6. Unterlegkeil(e) für Räder (Lastkraftwagen)	+		
8 – UMWELTBELÄSTIGUNGEN			
8.1. Lärmentwicklung		+	
8.1.1. Schallzeichen		+	
8.1.2. Motor		+	
8.1.3. Auspuff		+	

GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNGEN	Untersuchungsverfahren und -bedingungen: Sichtprüfung	Funktionsprüfung	BESONDERE BEDINGUNGEN
8.2. Abgas			
8.2.1. Undurchsichtigkeit		+	
8.2.2. Zusammensetzung		+	
8.3. Absonderungen		+	
9 – SONSTIGE UNTERSUCHUNGEN			
9.1. Anhängerkupplung	+		Besondere Beachtung der Sicherheitsvorrichtungen
9.2. Notaustieg(e) (mit Hammer zum Einschlagen der Scheiben), Notausstieg-Hinweisschilder (für Kraftomnibusse)	+		
9.3. Trittbrett(e) für den Einstieg in das Führerhaus (Lastkraftwagen), Trittstufe (Kraftomnibusse)			

Anlage II

Prüfplakette

1. Die für die Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger verwendete Prüfplakette muß folgendem Muster entsprechen:



Vorgeschriebene Abmessungen der Plakette:

Durchmesser (35 mm) [1])

Schrifthöhe der Ziffern bei den Monatszahlen (4 mm)

Schrifthöhe der Ziffern bei der Jahreszahl (5 mm).

2. Das Plakettenfeld muß in zwölf gleiche Sektoren unterteilt sein (1 bis 12). Jeder Teilstrich zeigt auf eine Zahl.

Die obere Zahl am Rand der Plakette bezeichnet den Monat und die Zahl im Mittelkreis, das Jahr der Vorführung des Fahrzeugs.

3. Die Prüfplakette muß so beschaffen sein, daß sie während der gesamten Gültigkeitsdauer den durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehenden Beanspruchungen ausreichend standhält. Die Beschriftung der Prüfplakette muß erhaben sein (mindestens 0,10 mm); sie ist in schwarzer Schrift auf farbigen Untergrund auszuführen. Die Farbe des Untergrunds ist nach dem Kalenderjahr zu bestimmen, in dem das Fahrzeug zur Untersuchung vorgeführt werden muß (Vorführungsjahr). Die Farben für die Vorführungsjahre können wie folgt festgelegt werden;

1975	blau [2])
1976	weiß
1977	braun
1978	grün.

Für die folgenden Jahre wird die gleiche Farbreihe verwendet.

Die Zahlen sind in arabischen Ziffern auszuführen.

[1]) Die Zahlenwerte sind als Beispiel angegeben.

[2]) Farben als Beispiel angegeben.

Begründung

A. Allgemeine Erwägungen

Zu den Zielen einer gemeinsamen Verkehrspolitik gehört es auch, wirksam zur Verbesserung der Bedingungen des Verkehrs im allgemeinen und des Straßenverkehrs im besonderen beizutragen.

Dabei ist in den Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit und der Bekämpfung der Umweltverschmutzung und anderen Belästigungen besondere Bedeutung beizumessen.

Daß es sich dabei um Ziele handelt, die im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu verwirklichen sind, zeigt im übrigen schon die Tatsache, daß die Verkehrssicherheit in sämtlichen Ländern der Verantwortlichkeit der für den Verkehr zuständigen Behörden unterliegt. Wir haben es hier mit einer faktischen Situation zu tun, die den Erfordernissen einer organischen und rationellen Gliederung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Tätigkeiten entspricht. Diese Feststellung sollte gegenüber allen Einwänden den Ausschlag geben, die sich aus einer zu restriktiven Rechtsauslegung des Inhalts der im Zweiten Teil Titel IV des Vertrages vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik herleiten können.

Für die Sicherheit des Straßenverkehrs ist es nicht nur erforderlich, daß der Hersteller das Kraftfahrzeug mit den für die Sicherheit unerläßlichen Vorrichtungen ausstattet, sondern es muß auch sorgfältig überwacht werden, daß sich die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge in einwandfreiem Betriebszustand befinden und mit den vorgeschriebenen Ausstattungen versehen sind. Die Erfahrung zeigt, daß sich die Betriebssicherheit der Fahrzeuge durch Verschleiß infolge der Betriebsbedingungen, Alterung oder häufig auch mangelnder Wartung verringert. Das führt häufig zu Unfällen oder verschärft deren Folgen. Aus den in einem Mitgliedstaat von den technischen Überwachungsstellen aufgestellten Statistiken geht hervor, daß sich beispielsweise 1970 nur 72 v. H. der untersuchten Fahrzeuge in einwandfreiem Zustand befanden, während 29 v. H. dieser Fahrzeuge schwere Mängel aufwiesen.

Aus diesem Grunde werden Kraftfahrzeuge und Anhänger z. Zt. in sämtlichen Mitgliedstaaten regelmäßigen und obligatorischen Untersuchungen unterzogen. Die zur Zeit geltenden innerstaatlichen Vorschriften weichen jedoch stark voneinander ab; das gilt insbesondere für die überwachungspflichtigen Fahrzeugklassen, die Zeitabstände und den Umfang der Untersuchungen; außerdem halten diese Vorschriften nicht mit den Erfordernissen der Verkehrsentwicklung Schritt. So sind, um nur einige Beispiele zu nennen, Personenkraftwagen in bestimmten Mitgliedstaaten überhaupt nicht überwachungspflichtig, während in anderen Mitgliedstaaten eine Untersuchung alle zwei Jahre oder nach dem 4. Zulassungsjahr jährlich stattfindet. Omnibusse werden in einem Mitgliedstaat alle drei Monate, in einem anderen dagegen nur alle 12 Monate untersucht.

So ist die Einführung einheitlicher und den Erfordernissen der Entwicklung des modernen Verkehrs entsprechender Vorschriften ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit. Dabei ist von dem Grundsatz auszugehen, daß sich die Überwachung auf alle Fahrzeugklassen erstrecken muß, die infolge von Defekten oder des Verschleißes ihrer Ausstattungen die Regelmäßigkeit oder Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigen können. Darüber hinaus sind Zeitabstände für die Untersuchungen festzulegen und in bestimmten Einzelfällen, die für die Sicherheit von besonderer Bedeutung sind, Sonderuntersuchungen vorzusehen. Durch eine Überwachung, die so vollständig wie möglich sein muß, soll erreicht werden, daß jedes auf öffentlichen Straßen verkehrende Fahrzeug über eine vorgeschriebene Ausstattung verfügt und in einem den Sicherheitsvorschriften entsprechenden Zustand gehalten wird; außerdem soll bei den Straßenbenutzern noch größeres Verständnis dafür geweckt werden, daß sie ihre Fahrzeuge stets in einwandfreiem Betriebszustand halten müssen.

Durch die wachsende Dichte des Straßenverkehrs, insbesondere in den Stadtzentren, nehmen die Belästigungen durch Lärm- und Abgasentwicklung der Kraftfahrzeuge zu. Deshalb ist eine strenge Überwachung der Ausstattungen, die zur Begrenzung des Lärms und der Abgase vorgeschrieben sind, eine wichtige Maßnahme für den Umweltschutz.

Die Kraftfahrzeugüberwachung kann im übrigen in Zukunft auch zur Verwirklichung einer Politik beitragen, die auf die Haltbarkeit langlebiger Verbrauchsgüter abzielt, da die Fahrzeugkontrollen es erlauben, sich zu vergewissern, daß die Fahrzeuge in gutem Zustand gehalten werden, um eine vorzeitige Abnutzung zu verhindern.

Die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Überwachung der Kraftfahrzeuge dient auch der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Straßenverkehr. Die regelmäßigen Untersuchungen bedeuten für den Transportunternehmer grundsätzlich eine Stillegung der Transportkapazitäten und infolgedessen Belastungen für sein Unternehmen. Da die zur Zeit geltenden Vorschriften der Mitgliedstaaten, insbesondere was die Zeitabstände und den Umfang der Untersuchungen betrifft, stark voneinander abweichen, führt eine Vereinheitlichung dieser Vorschriften zur Beseitigung der mit diesen Abweichungen zusammenhängenden Wettbewerbsbedingungen, die zwar nicht allzu erheblich sind, aber doch beträchtliche Folgen sowohl für die Produktivität der Fahrzeuge als auch ihre Wartungskosten haben können.

Die vorgeschlagene Gemeinschaftsregelung geht von der Vorstellung aus, daß die Vereinheitlichung auf die Punkte beschränkt werden sollte, die für die Erreichung der genannten Ziele wesentlich sind. Im vorliegenden Fall geht es vor allem darum, die überwachungspflichtigen Fahrzeugklassen und die Zeitabstände der regelmäßigen Untersuchungen zu bestimmen, einige wichtige Fälle festzulegen, in denen Sonderuntersuchungen erforderlich sind, die grundsätzliche Zuständigkeit und Verantwortlichkeit des Staates zu verankern und schließlich einige Maßnahmen zu vereinheitlichen, mit denen sich die Einhaltung der mit der Überwachung zusammenhängenden Pflichten leicht und unmittelbar überprüfen läßt.

Zum Grundsatz der Zuständigkeit und Verantwortlichkeit der Behörden, der wegen des öffentlichen Interesses der technischen Überwachung unanfechtbar ist, ist zu bemerken, daß er nicht die Möglichkeit einer Übertragung bestimmter Befugnisse an amtlich anerkannte Organisationen oder Sachverständige zur völligen oder partiellen Erfüllung der den Staaten obliegenden Aufgaben ausschließen darf. Durch eine Befugnisübertragung dieser Art kann die Arbeitsweise des mit den Überwachungsmaßnahmen beauftragten Verwaltungs- und technischen Apparats elastischer gestaltet werden. Durch eine angemessene Dezentralisierung könnten auch den Straßenbenutzern die Überwachungsmaßnahmen erleichtert werden. Im übrigen hat sich eine solche Befugnisübertragung in einigen Mitgliedstaaten bereits bewährt.

Dieses Verfahren gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, im Interesse einer raschen und wirksamen Gestaltung der Kraftfahrzeugüberwachung Einrichtungen und Verfahren beizuhalten, die sich bereits bewährt haben und den örtlichen Bedürfnissen angepaßt sind.

Was die Bedingungen für die Durchführung der Überwachungen selbst betrifft, so ist es unbestreitbar, daß eine entsprechend weitgehende Harmonisierung nach strengen Maßstäben ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit beiträgt. Darüber hinaus könnte eine Harmonisierung auf diesem Gebiet auch mögliche Diskriminierungen beseitigen, die durch die Anwendung uneinheitlicher Untersuchungskriterien zwischen den Straßenbenutzern verschiedener Staatsangehörigkeit bestehen könnten. Da jedoch zunächst weitgehende Erfahrungen gesammelt werden sollten, ehe hier eine vollständige Harmonisierung in Betracht gezogen werden kann, scheint es zweckmäßig und ausreichend, im gegenwärtigen Stadium lediglich ganz allgemein die Liste der Fahrzeugausstattungen oder -teile, die Gegenstand der Untersuchung sein sollen, sowie bestimmte Verfahren und Bedingungen der Untersuchungsmaßnahmen anzugleichen.

In einem späteren Stadium und nicht allzu ferner Zukunft sind dann besonderen technischen Bedingungen (Leistungs- oder Wirkungsgrenzen bestimmter Vorrichtungen und Ausstattungen) zu vereinheitlichen, die erfüllt werden müssen, damit der Zustand eines zu untersuchenden Fahrzeugteils als befriedigend angesehen werden kann; das gilt insbesondere für die Bremsanlagen, die Beleuchtung, die Reifen, Lärm und Abgase.

Zu diesem Zweck könnte es sich als sehr nützlich erweisen, auf Gemeinschaftsebene eine gegenseitige und systematische Information über die in den Mitgliedstaaten gewonnenen Erfahrungen einzuführen.

B. Besondere Erwägungen

Zu Artikel 1

Der Zeitpunkt für die Einführung der obligatorischen Kraftfahrzeugüberwachung nach den Gemeinschaftsbestimmungen wurde so gewählt, daß die Mitgliedstaaten rechtzeitig die Maßnahmen vorbereiten können, die für die technische und administrative Organisation erforderlich sind. In diesem Zusammenhang sei festgestellt, daß sämtliche Mitgliedstaaten, wenn auch in unterschiedlichem Maße, bereits über administrative und technische Einrichtungen für die Kraftfahrzeugüberwachung verfügen.

Zu Artikel 2

Die Gemeinschaftsregelung hat im wesentlichen folgende Ziele:

a) die regelmäßige Untersuchung der verschiedenen Kraftfahrzeugklassen zwingend vorzuschreiben, wobei bestimmte Fahrzeugklassen, deren Geschwindigkeit ihrer Bauart nach sehr gering ist und die infolgedessen grundsätzlich keine nennenswerten Risiken für die Verkehrssicherheit darstellen, aus Gründen der Vereinfachung von dieser Verpflichtung befreit werden;

b) die Zeitabstände sowie den Umfang dieser Untersuchungen auf verhältnismäßig hohem Niveau zu harmonisieren.

Die für die verschiedenen Fahrzeugklassen in Anlage I Abschnitt A vorgesehenen Zeitabstände zwischen zwei regelmäßigen Untersuchungen wurden so festgelegt, daß unter Berücksichtigung der Bedingungen, unter denen die Fahrzeuge normalerweise betrieben werden, sowie des Umfangs und der Komplexität des für die Durchführung dieser Untersuchungen erforderlichen Verwaltungs- und technischen Apparats, ein hinereichendes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Dabei wurde auch den in zahlreichen anderen Ländern geltenden Vorschriften und den dabei gewonnenen Erfahrungen Rechnung getragen.

Für eine wirksame technische Überwachung erschien es unerläßlich, den Grundsatz der Verantwortlichkeit des Staates für diese Überwachung zu verankern. Um jedoch praktische Organisationserfordernisse zu

berücksichtigen und die Verwaltungsverfahren elastischer zu gestalten und zu beschleunigen, mußte vorgesehen werden, daß die Überwachung amtlich anerkannten Organisationen oder Sachverständigen übertragen werden kann. Diese Organisationen und Sachverständigen werden von den Behörden beaufsichtigt, denen gegenüber sie jederzeit für die ihnen übertragenen Aufgaben verantwortlich sind.

Zu Artikel 3

Für die Sicherheit des Straßenverkehrs ist es erforderlich, daß neben den regelmäßigen Untersuchungen auch Untersuchungen in Einzelfällen vorgesehen werden können, bei denen erfahrungsgemäß eine Verringerung der Sicherheit beim Betrieb des Fahrzeugs zu vermuten ist. Es gilt insbesondere bei Eigentumsübertragung des Fahrzeugs, bei erheblichen Änderungen am Fahrzeug oder nach Unfällen. Betont sei, daß diese Maßnahmen auch geeignet sind, den Bestand an Gebrauchtfahrzeugen zu sanieren und für diese einwandfreie Sicherheitsbedingungen zu gewährleisten. Von diesen Beispielen abgesehen, muß eine Untersuchung auch dann angeordnet werden können, wenn die Verkehrspolizei im Einzelfalle feststellt, daß der Zustand eines Fahrzeugs offensichtlich nicht mehr alle Sicherheitserfordernisse erfüllt.

Zu Artikel 4

Zur Erleichterung der laufenden Überwachungsmaßnahmen hat es sich als zweckmäßig erwiesen, von dem Grundsatz auszugehen, daß der Inhaber des Kraftfahrzeugscheines (Halter) für die Vorführung des Fahrzeugs verantwortlich ist. Ort und Zeit dieser Vorführung werden von den mit der Untersuchung beauftragten Stellen festgelegt.

Nach den in sämtlichen Mitgliedstaaten geltenden Rechtsvorschriften hat grundsätzlich der Halter dafür zu sorgen, daß sich sein Fahrzeug in vorschriftsmäßigem, also einwandfreiem Betriebszustand befindet. Damit der Halter nicht den Eindruck gewinnt, daß diese Verpflichtungen durch die Einführung obligatorischer oder regelmäßiger Untersuchungen nicht mehr so streng erfüllt zu werden brauchen oder sogar hinfällig geworden sind, erscheint es zweckmäßig, ausdrücklich auf das Fortbestehen der ihm obliegenden Pflichten hinzuweisen.

Zu Artikel 5

Durch die Bestimmung, daß die Kosten vom Kraftfahrzeughalter zu tragen sind, soll vermieden werden, daß die Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet voneinander abweichende Vorschriften erlassen und somit Verzerrungen entstehen. Durch die Aufstellung eines festen Tarifs soll zumindest innerhalb der Mitgliedstaaten jede Gebührenungleichheit verhindert und eine sich nach den tatsächlichen Kosten richtende Gebührengestaltung gewährleistet werden.

Zu Artikel 6

Es liegt in der Natur der Sache, daß die mit der Durchführung der Kraftfahrzeugüberwachung beauftragten Stellen besonders leicht sämtliche Störungen oder Konstruktionsfehler jeglichen Fahrzeugtyps feststellen können. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollte deshalb ein ständiger Informationsaustausch zwischen den für die Sicherheit der Fahrzeuge verantwortlichen Stellen und der Automobilindustrie hergestellt werden; dadurch würde die Industrie insbesondere bei ihren Bemühungen unterstützt, die Verkehrssicherheit der von ihr hergestellten Fahrzeuge zu verbessern.

Zu Artikel 7

Die Prüfplakette, die dem in Anlage II vorgesehenen Muster entspricht und deren Anbringung in allen Mitgliedstaaten obligatorisch werden soll, gilt für die mit der Straßenkontrolle beauftragten Beamten als Beweis dafür, daß das Fahrzeug den vorgeschriebenen Untersuchungen unterzogen wurde. Außerdem muß jeder Mitgliedstaat prüfen können, ob ein auf seinem Hoheitsgebiet verkehrendes ausländisches Fahrzeug nicht gegen die Vorschriften über die regelmäßigen Untersuchungen verstößt. Eine solche Prüfung läßt sich, auch bei Abwesenheit des Fahrers, ohne Schwierigkeiten vornehmen, wenn eine Prüfplakette einheitlichen Musters an einer gut sichtbaren Stelle auf der Außenseite des Fahrzeugs angebracht wird, wie dies in Artikel 11 vorgesehen ist.

Um die Einhaltung der Überwachungsbestimmungen zu verbessern, scheint die Vorschrift zweckmäßig, wonach ein Fehlen oder die Ungültigkeit der Prüfplakette an ausländischen Fahrzeugen den zuständigen Stellen des Landes mitzuteilen ist, in denen das Fahrzeug zugelassen wurde. Außerdem besteht kein Zweifel daran, daß es im Interesse der Verkehrssicherheit liegt, wenn auch für ausländische Fahrzeuge, an denen den einwandfreien Betriebszustand des Fahrzeugs gefährdende Mängel festgestellt wurden, unmittelbare Untersuchungen durch eine zuständige Stelle angeordnet, die Beseitigung der festgestellten Mängel verlangt und zu diesem Zweck der Betrieb des Fahrzeugs eingeschränkt werden kann.

Zu Artikel 8

Bei eingeführten Gebrauchtfahrzeugen, insbesondere solchen aus Drittländern mit abweichenden Vorschriften, läßt sich häufig schwer nachprüfen, ob sie vor ihrer Einfuhr im Ursprungsland den vorgeschriebenen oder ausreichenden Untersuchungen unterzogen wurden. Daher erschien es zweckmäßig, grundsätzlich eine Untersuchung dieser Fahrzeuge vor ihrer Neuzulassung vorzusehen. Eine solche Untersuchung ist jedoch überflüssig, wenn aus amtlichen Dokumenten eines als Ursprungsland geltenden Mitgliedstaates hervorgeht, daß in den beiden letzten Monaten vor dem Zulassungsantrag eine vorschriftsmäßige Untersuchung stattgefunden hat.

Zu Artikel 9

Wie bereits zu Artikel 2 festgestellt, entspricht die Möglichkeit des Staates, seine Befugnisse auf diesem Gebiet zu übertragen, einer praktischen Notwendigkeit und dem Bestreben, die Verwaltungsarbeit auf das Allernötigste zu beschränken. Die Prüfer können ihre Untersuchungen außerhalb der amtlichen Prüfstellen (Staat oder von ihm bestimmte Organisationen) durchführen, wenn sie über andere Werkstätten verfügen, die die unerläßlichen technischen Voraussetzungen erfüllen und als geeignet für eine einwandfreie Durchführung der Untersuchungsmaßnahmen unter ihrer Verantwortlichkeit angesehen werden. Diese Kannbestimmung wird einigen Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, bereits bewährte Einrichtungen beizubehalten und die Untersuchung so zu gestalten, daß besondere Bedürfnisse auf staatlicher oder örtlicher Ebene berücksichtigt werden.

Zu Artikel 10

Da die Zeitabstände der Untersuchungen auf Grund der Annahme festgelegt wurden, daß sich der Zustand des Fahrzeugs mit der Betriebsdauer verschlechtert, erschien es zweckmäßig, Fristverlängerungen bei beträchtlichen Unterbrechungen des Betriebs zu gewähren.

Die grundsätzlich den Überwachungsorganisationen übertragene Befugnis, die für die Untersuchung festgelegten Fristen um höchstens zwei Monate zu verlängern, entspricht praktischen Notwendigkeiten, da zahlreiche Umstände, beispielsweise höhere Gewalt, eintreten können, die die Vorführung des Fahrzeugs bei Ablauf des vorgeschriebenen Zeitraumes verhindern.

Zu Artikel 11

Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit sowie der Gleichbehandlung der Fahrzeughalter der verschiedenen Mitgliedsländer erscheint es wünschenswert, daß die Untersuchungen, sowohl was die Art der zu prüfungen Ausstattungen als auch die Voraussetzungen für die Anerkennung der Betriebstüchtigkeit der Fahrzeuge betrifft, einheitlich sind.

In der gegenwärtigen Situation und unter Berücksichtigung des Standes der zu diesem Zweck auf internationaler Ebene durchgeführten Arbeiten, wurde es jedoch für zweckmäßig erachtet, in einer ersten Phase lediglich eine nicht erschöpfende Liste der zu untersuchenden Teile und Ausstattungen aufzustellen und die Harmonisierung der technischen Bedingungen, die die verschiedenen Fahrzeugteile erfüllen müssen, auf eine nachfolgende Phase, deren Frist in Artikel 14 bestimmt wird, zu verschieben.

Auch mit dieser vorläufigen Begrenzung ist der Harmonisierungsgrad, der durch die in Anlage I vorgesehenen Bestimmungen erreichbar ist, angesichts der großen Disparität der Durchführungsbestimmungen für die Untersuchungsmaßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten keineswegs unerheblich.

Außerdem erschien es unerläßlich, die Fälle zu regeln, in denen bei den Untersuchungen Mängel festgestellt werden, die eine erneute Vorführung zur Untersuchung erfordern.

Durch die Einführung der obligatorischen Anbringung der in Anlage II vorgesehenen Prüfplakette in sämtlichen Mitgliedstaaten läßt sich ein einfaches Erkennungszeichen vereinheitlichen, mit dessen Hilfe sich die mit der Überwachung des Straßenverkehrs beauftragten Beamten sowie der Halter von außerhalb des Fahrzeugs leichter als bisher vergewissern können, ob die Fristen für die Vorführung zur Untersuchung eingehalten worden sind.

Allerdings steht es den Mitgliedstaaten nach wie vor frei, neben der genannten Prüfplakette andere Untersuchungsdokumente einzuführen oder solche Dokumente beizubehalten, deren Gebrauch bereits in ihrem jetzigen Überwachungssystem vorgesehen ist (Kontrollprotokolle, Prüfbücher, Kontrollhefte usw.). Dabei ist zu berücksichtigen, daß nach Absatz 4 erster und zweiter Unterabsatz für den Fall, daß Mängel mit einem gewissen Schweregrad an Fahrzeugen festgestellt wurden und diese deshalb einer neuen Untersuchung unterzogen werden müssen, unbedingt ein Dokument in diesen Fahrzeugen mitgeführt werden muß, aus dem die festgestellten Mängel und die zu ihrer Beseitigung gewährten Fristen ersichtlich sind Diesem Zweck können die bereits in den Mitgliedstaaten verwendeten Untersuchungsdokumente (beispielsweise die Kontrollprotokolle oder deren Abschriften) oder neue Dokumente dienen, deren Einführung vorgesehen ist.

Daß für Militär- und Polizeifahrzeuge besondere Verfahren festgelegt werden können, ist durch die speziellen Bedingungen gerechtfertigt, denen diese Organisationen unterliegen.

Zu Artikel 12

Es erscheint zweckmäßig, die Bestimmung vorzusehen, wonach es den Mitgliedstaaten nach wie vor freisteht, für die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge und außer den in dieser Gemeinschaftsregelung vorgesehenen Untersuchungen auch Zwischenuntersuchungen vorzuschreiben. Zweck dieser Richtlinie ist es, die Verfahren der in den Mitgliedstaaten durchgeführten technischen Überwachung zu harmonisieren sowie hinreichend strenge Maßstäbe aufzustellen. Wenn den Staaten die Möglichkeit gewährt wird, für die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge zwischen den Untersuchungen gemäß dieser Richtlinie Sonderuntersuchungen vorzusehen, so steht das nicht im Widerspruch zu dem angestrebten Ziel. Durch diese Möglichkeit werden die besonderen Betriebsbedingungen

der Fahrzeuge oder örtliche Gegebenheiten berücksichtigt, die eine häufigere Prüfung des einwandfreien Zustands bestimmter Vorrichtungen oder Ausstattungen erfordern.

Zu Artikel 13

Die Kommission muß die Vereinbarkeit der Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die die Mitgliedstaaten in Anwendung dieser Richtlinie zu erlassen beabsichtigen, sowie die Tragweite dieser Vorschriften rechtzeitig im voraus prüfen können.

Es erscheint zweckmäßig, die Unterrichtung auf sämtliche Mitgliedstaaten auszudehnen, denn eine gegenseitige Unterrichtung von den beabsichtigten innerstaatlichen Vorschriften kann eine einheitliche Auslegung der Gemeinschaftsnormen nur erleichtern und könnte darüber hinaus Gelegenheit zu einer weitergehenden Harmonisierung bieten. So gesehen, dürfte die Schaffung eines Verfahrens der gemeinschaftlichen Konsultationen zweckmäßig sein.

Zu Artikel 14

Wie bereits in den Erwägungen zu Artikel 11 festgestellt, ist es für eine größere Wirksamkeit der Untersuchungen und die Beseitigung ggf. bestehender Diskriminierungen von Bedeutung, in einer späteren Phase aufgrund der hinreichend lange Zeit gewonnenen Erfahrungen auch die Mindestbedingungen zu harmonisieren, denen bestimmte Ausstattungen und Vorrichtungen bei der Untersuchung genügen müssen.